

In China öffnet angeblich längste Seebrücke der Welt

13.11.2018

Kritische Stimmen: Zu hohe Kosten und reines Vorzeigeprojekt / Von Roland Rohde

Hongkong (GTAI) - Die 20 Milliarden US-Dollar teure Hongkong-Macau-Zhuhai-Brücke wurde Ende Oktober in Betrieb genommen. Am Bau waren auch deutsche Firmen beteiligt, ökonomisch ist das Projekt umstritten.

Laut dem Guinnessbuch der Rekorde befindet sich die längste Seebrücke der Welt nun in China. Sie verläuft von den Sonderverwaltungsregionen Hongkong nach Macau beziehungsweise deren Nachbarstadt Zhuhai. Die Verbindung wurde am 23. Oktober 2018 von Präsident Xi Jinping eingeweiht.

Über die tatsächliche Länge existieren unterschiedliche Angaben. Das Guinnessbuch spricht von 48 Kilometern. Die China Daily sowie die Hongkonger South China Morning Post kommen sogar auf 55 Kilometer. Beide Zahlen sind irreführend und beinhalten auch die Zufahrtswege. In Wahrheit handelt es sich außerdem um zwei Brücken, zwischen denen ein sieben Kilometer langer Tunnel (unter dem Meeresboden) verläuft. Die "Hauptbrücke" erstreckt sich auf 23 Kilometer.

Auch die Investitionskosten wurden nie genau veröffentlicht. Hongkong finanzierte mit über 15 Milliarden US-Dollar (US\$) rund drei Viertel der anfallenden Summe. Damit dürften die Gesamtaufwendungen bei etwa 20 Milliarden US\$ liegen, was einem Vielfachen des ursprünglich angesetzten Budgets entspricht.

Die chinesische Seite bezeichnete das Vorhaben als einen Meilenstein. Mit Hilfe der neuen Brücke sollen Hongkong, Macau und die festlandschinesischen Städte des Perlflossdeltas, das in jüngster Zeit als Greater Bay Area propagiert wird, noch enger zusammenwachsen. In Hongkong gab es unter der Bevölkerung aber viele kritische Stimmen zu hören, die sich vor allem an den hohen Kosten rieben.

Vorhaben ökonomisch gesehen fragwürdig

Unter rein ökonomischen Aspekten betrachtet dürfte die Brücke nicht annähernd die Investitions- und Unterhaltungskosten wieder einfahren. Dafür wird sie zu wenig frequentiert. Die Anzahl der Fahrzeuge, die sie passieren dürfen, ist mit Hilfe teurer Sonderlizenzen stark limitiert.

Auch die Fahrzeit zwischen Hongkong und Macau beziehungsweise Zhuhai verringert sich für Privatpersonen kaum. Bislang benötigt man mit der Schnellfähre gut eine Stunde. Da die Zufahrt zur neuen Brücke auf Hongkonger Seite in der Nähe des weit außerhalb gelegenen Flughafens beginnt, benötigt man von den zentralen Geschäftsvierteln mit dem Auto mindestens ein halbe Stunde, um zunächst zu den Zufahrten zu gelangen.

Für produzierende Betriebe im westlichen Teil der festlandschinesischen Greater Bay Area bringt die neue Verbindung allerdings handfeste Vorteile. Sie können ihre Waren nun mit dem Lastwagen in rund 90 Minuten zum Containerhafen Hongkongs bringen. Bislang benötigten diese etwa vier Stunden. Das spart den Herstellern Zeit und Kosten. Der Hafen der Sonderverwaltungsregion kann sich zugleich über eine Steigerung des Frachtaufkommens freuen.

Hongkong verspricht sich außerdem zusätzliche Einnahmen durch mehr chinesische Besucher. In den ersten Tagen nach der Eröffnung meldeten die Touristenattraktionen in der Nähe des Endpunktes der Brücke bereits eine deutliche Steigerung der Umsätze und Besucherzahlen. In einigen Jahren soll daher in Flughafennähe das größte Einkaufszentrum der Metropole entstehen.

Einige Kilometer nördlich entsteht weitere Brücke

Die genannten Effekte dürften allerdings kaum ausreichen, um das Vorhaben doch noch in die Gewinnzone zu bringen. Zudem wird bis 2024 einige Kilometer nördlich eine weitere Brücke zwischen den Städten Shenzhen und Zhongshan in Betrieb gehen. Dann dürften die Fabriken im Westen des Perlflossdeltas ihre Container an die Shenzhener Hafenterminals schicken.

Es wird einmal mehr deutlich, dass im Infrastrukturbereich in China häufig reine Vorzeigeprojekte und Überkapazitäten entstehen. Die Megavorhaben mögen zwar vorübergehend das Wirtschaftswachstum ankurbeln. Langfristig erhöhen sie aber die Verschuldung, die bereits besorgniserregende Höhen erreicht.

Gleichzeitig bietet der Infrastrukturausbau für deutsche Firmen zusätzliche Geschäftschancen. Im Falle der Hongkong-Macau-Zhuhai-Brücke etwa konnten Spezialanbieter ihr Knowhow "made in Germany" einbringen. Neben Fahrtreppen von Thyssenkrupp lieferten unter anderem die Hongkonger Tochterfirma von HeidelbergCements Baustoffe und das Familienunternehmen PERI Tunnelemente zu.

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten in China können Sie unter <http://www.gtai.de/china> ▶ abrufen. Die Seite <http://www.gtai.de/asien-pazifik> ▶ bietet einen Überblick zu verschiedenen Themen in Asien-Pazifik.



Christina Otte | © GTAI/
Rheinfoto

KONTAKT

Christina Otte

☎ +49 (0)228 24 993-323

✉ [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2019 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.